



Komfortabel

Der neue Trakker zeigte Bullenstärke und Robustheit im Gelände sowie Fernverkehrskomfort auf der Straße.

Aus der langen Magirus-Tradition hat sich der Begriff der Bullen für den Bau auch auf den Trakker von Iveco übertragen. Klar, dass der neue Trakker die Tradition robuster und zuverlässiger Baufahrzeuge mit bewährten Aggregaten fortsetzt. Nun kommt jedoch mit den 2,28 m breiten Fahrerhäusern auf Basis des Stralis AD und AT der Komfort als dritte Säule zum Tragen. Darüber hinaus wurde die Produktpalette deutlich erweitert. Sie umfasst jetzt insgesamt 77 Basismodelle ab 18 t Gesamtgewicht. Die LKW-Fahrgestelle sind allein mit 60 Typen in den Achskonfigurationen 4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 und 8x8 ver-

treten, davon sind 14 Basismodelle für Betonmischeraufbauten vorgesehen. Die Sattelzugmaschinen sind im Gesamtprogramm mit immerhin 17 Grundmodellen in den Achskonfigurationen 4x2, 4x4, 6x4 und 6x6 vertreten.

Mehr Auswahl auch bei den Fahrgestellfederungen mit der neuen Parabelfederung für 32-t-Tandem-Antriebsachsaggregate. Neu ist auch die robuste 8-Balg-Luftfederung für Tandemachsen mit 21 und 26 t Tragkraft, die bei den 6x4- und 8x4-Modellen auf Wunsch zur Verfügung steht.

Wie gehabt teilt sich die Trakker-Generation in zwei Familienstämme mit un-

Schon die kurze AD-Kabine bietet einen erstklassigen Arbeitsplatz mit viel Freiraum. Die Instrumentierung ist vorbildlich und übersichtlich gelungen.



und bullenstark

Bullenstark, robust und komfortabel stellte sich der neue Trakker in Sizilien vor. Der 380 AD 6x4 beeindruckte mit dem durchzugsstarken Cursor 13.

terschiedlichen Motorisierungen, Rahmenstärken, Tandem-Achsen und Federungen auf. Die Familie für das leichte Bausegment und überwiegenden Straßeneinsatz ist auf Gesamtgewichte von 18 t (Zweiachser), 25/26 t (Dreiachser) und 32 t (Vierachser) ausgelegt und überwiegend mit dem Cursor 8 ausgestattet. Die 7,8-l-Motoren verfügen über einen Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und stehen mit Leistungen von 270, 310 und 352 PS zur Verfügung. Die starken Typen fürs schwere Segment (20 t, 33 t und 40 t sowie Sattelzug-Gesamtgewichte von 56 t) besitzen mit dem Cursor 13 entsprechende Power. Das 12,9-l-Aggregat gibt es in den Leistungsversionen von 380, 440 und 480 PS.

Wie schon beim Trakker bei der Einführung der Cursor-Motoren im Jahre 2000 hat Iveco auch beim neuen Trakker den Cursor 10 (10,3 l Hubraum), der im

Straßenprogramm mit Leistungen von 400 und 430 PS zur Verfügung steht, nicht mit ins Boot geholt. Wer mit den schweren Trakker-Typen und dem Cursor 13 im Gelände unterwegs war, versteht, warum dieses Poweraggregat die Nachfrage nach dem Cursor 10 im Trakker nicht aufkommen lässt.

Mit einer deutlichen Ausrichtung auf den Fahrer ist nun der Komfort als dritte tragende Säule beim Trakker aufgestiegen. Soweit sich das nach den ersten Probefahrten im Steinbruch und auf einem Landstraßenabschnitt beurteilen lässt, ist Iveco mit der neuen Kreation des Trakker ein guter Wurf geglückt. Erstaunlich vor allem die hohe Fahrerorientierung auf Basis der Stralis-Kabinen Active Day (AD) und Active Time (AT) in den Ausführungen kurz, lang und lang mit Hochdach.

Wie schon angedeutet, beeindruckte gleich die erste Fahrt mit dem Trakker

380 AD 6x4 im Steinbruch. Enorm, wie der Cursor 13 im Gelände mit 33 t Gesamtgewicht auftrumpfte. Die darf in Italien ein Dreiachser-Arbeitsfahrzeug auch auf öffentlichen Straßen auf die Waage bringen. Die 380-PS-Version des Cursor 13 mit „Wastegate“-Turbolader liefert die Nennleistung bei 1.500 bis 1.900/min und ein maximales Drehmoment von 1.800 Nm bei 900 bis 1.500/min. Das ergab bei 33 t Gesamtgewicht ein komfortables Leistungsverhältnis von 11,5 PS/t und ein maximales Drehmomentniveau von 54,5 Nm/t. Der Motor zeigte sich enorm durchzugsstark und standfest im Gelände.

Da war es kein Problem, den Trakker überwiegend in mittleren Drehzahlbereichen im schwierigen Gelände zu bewegen. Das 16-Gang-Handschatgetriebe ZF 16 S fiel durch eine exakte Gassenführung auf und verlangte vom Fahrer

Kabinen

Für die neue Baufahrzeuggeneration Trakker stehen drei Fahrerhäuser auf Basis der 2,28 m breiten Stralis-Kabinen AD (Active Day) und AT (Active Time) zur Verfügung: Der Trakker AD ist mit dem 1,66 m kurzen Standardhaus für den Nah- und Verteilerverkehr ausgestattet. Die 2,15 m lange AT-Kabine bietet eine Schlafliège. Die AT-Kabine gibt es auch in Hochdachversion.

Baumuster

Die Trakker-Baureihe bildet mit zwei Familien-Zweigen insgesamt 72 Basismodelle: der Trakker für den überwiegenden Straßeneinsatz mit Gesamtgewichten von 18 t (Zweiachser), 25/26 t (Dreiachser) und 32 t (Vierachser) und der Trakker für den überwiegenden Baueinsatz mit technischen Gesamtgewichten von 20 t, 33 t und 40 t sowie für 54 t Sattelzuggesamtgewichte. Je nach Trakker Straße oder Trakker Baueinsatz kommen unterschiedliche Motorisierungen, Rahmenstärken, Tandem-Antriebsachsaggregate und Federungen zum Einsatz. Der Motor Cursor 8 ist zwar für den Trakker Straße vorgesehen, auf Wunsch steht allerdings auch der Cursor 13 vom Trakker Baueinsatz zur Verfügung.

Achskonfigurationen: LKW-Fahrgestelle: 4x2, 4x4, 6x4, 6x6, 8x4 und 8x8; Sattelzugmaschinen: 4x2, 4x4, 6x4 und 6x6

Antriebsstrang

Cursor 8 Euro 3: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; Abgasturbolader mit variabler Geometrie (VGT) und Ladeluftkühlung;elektronisch geregeltes Pumpe-Düse-Elemente-System pro Zylinder; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Hubraum: 7,8 l; Leistungsversionen: 270 PS (200 kW) bei 1.720 bis 2.400/min, 310 PS (228 kW) bei 1.950 bis 2.400/min und 352 PS (259 kW) bei 1.930 bis 2.400/min sowie entsprechende maximale Drehmomentwerte von jeweils: 1.115 Nm bei 1.000 bis 1.720/min; 1.115 Nm bei 1.100 bis 1.950/min und 1.280 Nm bei 1.080 bis 1.930/min. Motorbremsleistung mit VGT: 310 PS bei 2.800/min

Cursor 13 Euro 3: flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Reihen-Viertakt-Dieselmotor; 380 PS mit Wastegate-Turbolader; 440 und 480 PS mit VGT; Ladeluftkühlung;elektronisch geregeltes Pumpe-Leitung-Düse-System pro Zylinder; Vierventiltechnik (je zwei Ein- und Auslassventile pro Zylinder); Hubraum: 12,9 l; Leistungsversionen: 380 PS (280 kW) bei 1.500 bis 1.900/min, 440 PS (324 kW) bei 1.450 bis 1.900/min und 480 PS (353 kW) bei 1.530 bis 1.900/min sowie entsprechende maximale Drehmomentwerte von jeweils: 1.800 Nm bei 900 bis 1.500/min; 2.100 Nm bei 1.000 bis 1.450/min und 2.200 Nm bei 1.070 bis 1.530/min. Motorbremsleistung mit VGT: 408 PS bei 2.400/min

Getriebe je nach Motorisierung und Baumuster: ZF Ecomid 9S und 16 S mit 9 und 16 Gängen sowie ZF Ecosplit 16 S mit serienmäßiger Schalthilfe Servoshift und auf Wunsch das Eurotronic 2 mit dem 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe AS Tronic von ZF in 2-Pedaltechnologie

FAHRBERICHT Iveco Trakker



Knifflige Situationen lassen sich sowohl mit Eurotronic 2 als auch Schaltgetriebe meistern.

Mit dem Trakker fügt Iveco der Tradition robuster und zuverlässiger Baufahrzeuge noch die Komponente Komfort hinzu.

dank serienmäßiger Schalthilfe Servoshift nur geringe Betätigungskräfte. Entspannt und gelassen ging es über den schwierigen Steinbruchkurs. Und genauso funktionierten das Anfahren am Steilhang und das Eintauchen in Senken.

Noch etwas komfortabler ließ sich der Trakker 440 AD 8x4 mit dem Automatik-Schaltgetriebe in 2-Pedaltechnologie Eurotronic 2 bewegen. Bei 40 t Gesamtgewicht ging es mit einem Leistungsverhältnis von 11,0 PS/t und einem maximalen Drehmomentniveau von 52,5 Nm/t im Gelände voran. Der Abgasturbo-

lader mit Variabler Geometrie (VGT) in den 440- und 480-PS-Versionen des Cursor 13 baut blitzschnell ein stabiles Drehmoment auf. Der Motor lag nicht nur überaus durchzugsstark und geschmeidig am Gaspedal, sondern er zeigte sich auch überaus standfest bis 1.000/min und sogar noch darunter.

Die Eurotronic 2 mit dem Automatik-Schaltgetriebe ZF AS Tronic in 2 Pedaltechnologie steht auf Wunsch für das Trakker-Programm zur Verfügung. Allerdings wurde bei den extremen Verhältnissen im manuellen Modus gefahren. Kollege Computer meisterte im Trakker 440 AD 8x4 problemlos auch knifflige Aufgaben wie das Anfahren am Berg und beherrscht das Freischakeln, wenn es nicht mehr voran geht.

Übrigens hat sich Iveco jetzt dazu ent-

schlossen, die Eurotronic 2 ausschließlich mit dem 12-Gang-Automatik-Schaltgetriebe ZF AS Tronic einzusetzen. Das gilt sowohl für den Trakker als auch für die Baureihe Stralis. Die Fahrten mit den voll ausgelasteten Fahrzeugen haben gezeigt, dass bei den drehmomentstarken Motoren 12 Fahrstufen völlig ausreichen.

Vor allem beim Handling hat sich der Trakker mit und ohne Eurotronic Bestnoten verdient. Da passte alles eigentlich alles: Dank günstiger Einstiegsituation mit flexibler unterer Trittstufe, großem Türöffnungswinkel und günstig platzierten Haltegriffen geht es bequem und sicher in die AD-Kabine. Ausreichende Verstellwege des luftgefederten Fahrersitzes und eine pneumatisch entriegelbare Höhen- und Neigungsverstellung des Lenkrades ermöglichen ein einfaches wie schnelles Einstellen der bestmöglichen Sitzposition. In den Sitz wurden die Kopfstütze und der Dreipunkt-Sicherheits-Automatikgurt für mehr Sicherheit und Komfort integriert.

Bemerkenswert für ein Baufahrzeug ist die Ausstattung mit einem Multifunktionslenkrad wie beim Stralis für die Radiobedienung sowie Menü- und Informationssteuerung des Bordcomputers. Es wurde jedoch ein etwas größerer Lenkrad-Durchmesser beim Trakker gewählt. Außerdem lassen sich alle wichtige Funktionen wie Motorbremse, Retarder, Tempomat, Licht und andere Dinge bequem über Lenksäulen-Funktionshebel-schalter in unmittelbarer Lenkradnähe bedienen. Dazu kommt noch eine vorbildlich übersichtliche Instrumentierung.

Der dunkelrote Stoffbezug für Sitze und Türverkleidungen vermittelt eine angenehme zivile Atmosphäre. Für extreme

Enorm, wie der Cursor 13-Motor im Gelände mit 33 Tonnen Gesamtgewicht auftrumpfte.

Einsatzbedingungen gibt es einen abwaschbaren Innenausschlag und Kunstleder für die Sitze. Weitere Pluspunkte sind das äußerst niedrige Geräuschniveau in der Kabine, das um immerhin 6 dB (A) abgesenkt wurde, sowie die sanfte Gangart im Gelände und auf der Straße. Hier sorgten die Fahrwerksab-



stimmung, einstellbarer Schraubenfedern der Kabine und der luftgefederte Sitz für einen ausgezeichneten Fahrkomfort. Auf Wunsch lässt sich das AT-Haus auch mit einer 4-Punkt-Kabinenluftfederung ordern. Im Vergleich zum Vorgänger soll der Preisanstieg für den Trakker laut

Im Baugewerbe ist eine günstige Einstiegsituation wie hier beim Trakker wichtig. Auch beim Scheibenputzen hat der Fahrer einen sicheren Stand.

Ob 8x8 oder 8x4 – das Marktsegment der Vierachser nimmt im Baugewerbe europaweit beständig zu.

mit der starken Dekompressions-Motorbremse ITB. Sie leistet beim Cursor 8 mit VGT gut 310 PS bei 2.800/min und beim Cursor 13 mit VGT rund 408 PS bei 2.400/min. Hinzu kommt eine Elektronik-Architektur mit Multiplex-System und CAN-BUS für verbesserte Steuerfunktionen sowie eine gesteigerte Qualität und Schnelligkeit der Diagnose. Für geringere Betriebskosten sorgen zusätzlich die auf 80.000 km verlängerten Ölwechselintervalle für Motor und Aggregate.

ADELBERT SCHWARZ

Iveco bei etwa 4,5 Prozent liegen. Dafür gibt es nicht nur mehr Komfort, sondern auch eine gesteigerte Produktivität und mehr Nutzlast. Die Durchzugskraft der Cursormotoren im unteren Drehzahlbereich ermöglicht auch im Gelände eine wirtschaftliche Fahrweise. Ein weiterer Punkt ist die serienmäßige Ausstattung